



C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8  
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4<sup>e</sup> étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

---

## Motifs de décision

Conseil des sections locales de l'AID pour le Port  
d'Halifax,

*requérant,*

*et*

Barrington Terminals limitée,

*intimée.*

Dossier du Conseil : 28536-C  
Référence neutre : 2011 CCRI 612  
Le 4 novembre 2011

---

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil), se composait de M<sup>re</sup> Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de MM. Daniel Charbonneau et André Lecavalier, Membres. L'audience a eu lieu les 3 et 4 octobre 2011 à Halifax (Nouvelle-Écosse).

### **Ont comparu**

M<sup>re</sup> Rebecca K. Saturley, pour Barrington Terminals limitée;

M<sup>re</sup> Ronald A. Pink, c.r., pour le Conseil des sections locales de l'AID pour le Port d'Halifax.

### **I – Contexte**

[1] En février 2003, le Conseil a accrédité le Conseil des sections locales de l'AID pour le Port d'Halifax (le Conseil de l'AID ou le requérant) à titre d'agent négociateur de tous les employés des

employeurs actifs dans le secteur du débardage, dans la région géographique du port d'Halifax, en vertu des articles 32 et 34 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*) (voir l'ordonnance du Conseil n° 8408-U). En juin 2004, le Conseil a modifié cette ordonnance de façon à inclure les employés occasionnels dans l'unité de négociation (ordonnance du Conseil 8616-U).

[2] Avant l'ordonnance du Conseil de 2003, la Halifax Longshoremen's Association, section locale 269 de l'AID (la section locale 269), représentait l'ensemble des débardeurs, contremaîtres et grands contremaîtres du secteur du débardage au port d'Halifax par suite d'une ordonnance d'accréditation rendue par le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT) en janvier 1988 en vertu des dispositions du *Code* sur l'accréditation par région géographique. Dans cette ordonnance, les employeurs du secteur du débardage étaient nommés individuellement, mais le Conseil a enjoint aux employeurs de désigner un agent pour agir en leur nom, en vertu du paragraphe 132(2) (maintenant le paragraphe 34(3)) du *Code*. Ces employeurs avaient initialement choisi l'Association des employeurs maritimes (l'AEM) pour les représenter, mais, en 1996, ils ont désigné l'Association des employeurs d'Halifax (l'AEH) à titre de nouvel agent. Le Conseil a confirmé ce transfert de responsabilité dans une ordonnance en date du 23 décembre 1996.

[3] Le 10 janvier 2011, le Conseil de l'AID a demandé au Conseil de rendre une ordonnance en vue de déclarer que Wilson Fuel Co. limitée (Wilsons) était actif dans le secteur du débardage au port d'Halifax et, par conséquent, était assujettie à l'ordonnance d'accréditation par région géographique visant l'ensemble du port. Cette demande a par la suite été modifiée, sur consentement, pour que Barrington Terminals limitée (BT) soit désignée comme l'employeur, plutôt que Wilsons. Bien que l'AEH ait été avisée de la demande, elle n'a pas demandé la qualité d'intervenante dans le cadre de l'instance devant le Conseil.

## **II – Faits**

[4] BT et Wilsons sont des sociétés soeurs. BT exploite une entreprise dans le secteur de l'entreposage du carburant en vrac. Elle ne compte qu'un seul employé : M. David Collins, ingénieur, qui est le vice-président de BT depuis 1994. M. Collins est aussi le vice-président de

Wilsons; il estime que le travail qu'il accomplit pour le compte de BT nécessite de 2 à 4 heures par semaine. Tout autre travail demandé par BT (par exemple, la surveillance des stocks, l'inspection des sites et l'entretien) est effectué par des entrepreneurs embauchés à cette fin par BT.

[5] BT exploite des installations situées au 3617, rue Barrington, à Halifax (Nouvelle-Écosse) lesquelles comprennent des réservoirs d'entreposage de combustible, soit deux grands et sept petits. BT entrepose des combustibles, principalement du pétrole. Elle manutentionne entre 55 et 80 millions de litres d'huile de chauffage chaque année. BT reçoit l'huile par livraison effectuée par de gros camions-citernes. Elle entrepose le combustible pendant des périodes de 2 à 6 semaines et, en temps normal, transfère l'huile dans de plus petits camions afin de la livrer à des clients.

[6] Cependant, il y a aussi un pipeline de 200 mètres, qui part du terrain de BT, descend une colline, passe sous un chemin de fer jusqu'au Quai n° 9, l'une des nombreuses installations à usages multiples situées à l'extrémité nord du port d'Halifax, où a lieu le chargement et le déchargement des navires océaniques. BT s'est servi de ce pipeline pour importer du pétrole en le déchargeant d'un navire à deux reprises et en chargeant les navires d'ester éthylique d'acide gras dénaturé (ester éthylique, ou le produit) à deux occasions vers la fin de l'année 2010 et une fois de plus en 2011. C'est l'activité liée au chargement d'ester éthylique de 2010 qui a entraîné la présente demande de l'AID auprès du Conseil. Au total, environ 3 millions de litres d'ester éthylique ont été chargés sur trois navires au Quai n° 9 dans l'année précédant l'audience devant le Conseil.

[7] L'ester éthylique est un sous-produit du processus employé par Ocean Nutrition Canada limitée (ONC), une entreprise de Nouvelle-Écosse qui fournit des ingrédients Oméga-3 EPA/DHA à l'industrie des suppléments diététiques et à celle de la fabrication de produits alimentaires. Puisque l'ester éthylique peut aussi être utilisé comme biodiesel, BT a conclu une entente avec ONC en 2002 pour en acheter comme additif pour ses combustibles. BT a ultimement abandonné cette entreprise, car elle n'était pas rentable. Toutefois, Modern By-Products of Canada Ltée (MBP), une entreprise indépendante de BT et d'ONC, avait un intérêt pour le produit et a conclu une entente avec BT en septembre 2010, en vertu de laquelle elle louait un réservoir d'entreposage de 33 000 barils sur le terrain de BT situé sur la rue Barrington pour une période d'un an, afin d'entreposer l'ester éthylique qu'elle achetait d'ONC. Ce bail a subséquemment été prolongé jusqu'au 31 décembre 2012.

[8] Wilsons reçoit l'huile de poisson provenant d'ONC et la dénature à l'aide de certains additifs afin de stabiliser le produit et de le rendre impropre à la consommation humaine. Une fois dénaturé, le produit peut être entreposé par BT pour une période allant jusqu'à un an. Cependant, à ce stade-là, le produit est alors réputé être un produit pétrolier, en raison de son utilisation finale prévue. À titre d'exemple, un chiffon trempé dans l'ester éthylique dénaturé peut s'enflammer spontanément. BT manipule donc l'ester éthylique de la même manière que tous les autres produits pétroliers en ce qui a trait au transport, aux mesures contre les incendies et à la lutte contre la pollution.

[9] Le bail entre BT et MBP ne vise que l'entreposage. BT ne détient, en aucun moment, la propriété du produit. MBP avise BT de quand et comment le produit sera expédié. Cependant, dans les trois cas faisant l'objet de la présente demande, MBP a demandé à BT de prendre les dispositions nécessaires pour transporter le produit à partir du réservoir à combustible situé sur la rue Barrington jusqu'aux navires qu'elle avait affrétés. Par conséquent, au début de septembre 2010, BT a retenu les services d'un entrepreneur pour reconfigurer le pipeline souterrain entre ses terrains et le Quai n° 9, afin que celui-ci permette le transport dans les deux directions.

[10] Le premier navire, le M/V Bernora, a été chargé le 16 octobre 2010. Wilsons a loué une grosse pompe, qui a été placée sur la passerelle d'embarquement du Quai n° 9, tout près de l'extrémité du pipeline provenant des installations de BT. BT a retenu les services de Maritime Biofuels inc. (MBI) pour superviser le processus de chargement et a conclu une entente avec I.T.S. Construction Incorporated (ITS) pour que cette dernière fournisse la main-d'oeuvre et le matériel pour charger le navire. Il s'agit de la même entreprise qui avait reconfiguré le pipeline souterrain utilisé pour transporter le produit à partir du réservoir d'entreposage de BT jusqu'au navire. ITS s'affiche comme un entrepreneur général et un spécialiste en matière de pétrole; elle ne prétend pas être une entreprise d'arrimage. Le travail effectué par ITS pour le compte de BT consistait à assembler un bout de tuyau flexible; installer un tuyau flexible à partir de l'extrémité du pipeline situé sur le quai jusqu'à la pompe louée; raccorder un autre tuyau flexible, à partir de la pompe jusqu'au navire, au moyen de la grue du navire; vérifier l'ensemble des joints pour s'assurer qu'il n'y ait pas de fuites; charger le navire; débrancher le tuyau flexible du navire et nettoyer l'ensemble de la tuyauterie.

[11] Le deuxième navire, le M/V Louise Knutsen, a été chargé le 1<sup>er</sup> décembre 2010. Wilsons a de nouveau loué les pompes et les fait placer sur le Quai n° 9. BT a conclu une entente avec MBI pour que cette dernière supervise le processus de chargement. Wilsons a conclu une entente avec ITS pour fournir la main-d'oeuvre et le matériel pour le chargement, ainsi que pour exécuter certaines tâches liées aux « infrastructures » (traduction).

[12] Le troisième navire, le M/V Ruby T, a été chargé dans la nuit du 13 au 14 septembre 2011. À ce moment-là, BT avait établi que la pompe était l'endroit posant le risque le plus élevé de fuite ou de déversement et avait par conséquent déplacé la pompe louée sur son terrain situé sur la rue Barrington, où de meilleurs systèmes de confinement étaient en place. Une fois de plus, en vertu d'un contrat avec BT, MBI a organisé et supervisé le processus de chargement et ITS a fourni la main d'oeuvre. D'après la preuve présentée au Conseil, beaucoup moins de travailleurs ont été utilisés pour effectuer le chargement en septembre 2011 que lors des deux premières occasions (2 plutôt que 7).

[13] Selon BT, MBP a encore une certaine quantité de produit entreposé dans son réservoir; au moment de l'audience, BT n'avait pas connaissance de quelque plan visant à charger de l'ester éthylique sur d'autres navires dans un futur rapproché.

### **III—Questions en litige**

[14] La première question que le Conseil doit trancher est de savoir si les travaux effectués sur le Quai n° 9 le 16 octobre 2010, le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et les 13 et 14 septembre 2011 sont des activités de débardage faisant partie de la portée de l'accréditation par région géographique rendue au Conseil de l'AID par le CCRI.

[15] Si le Conseil conclut que les activités en question constituent du débardage visé par l'accréditation par région géographique du Conseil de l'AID, la deuxième question est de savoir quel est le redressement approprié pour le défaut de BT de ne pas s'être conformée à cette ordonnance d'accréditation.



#### IV – Position des parties

##### A–Le Conseil de l'AID

[16] Le requérant soutient que le travail effectué par BT quant au chargement des trois navires correspond clairement à la définition bien-établie de débardage. Il admet que les installations d'entreposage de BT relèvent de la réglementation provinciale, mais soutient qu'à partir du moment où BT ouvre le robinet pour permettre au produit de s'écouler vers le quai afin d'être chargé sur un navire, elle exerce une activité de débardage et que cette activité peut être complètement dissociée des activités de BT qui relèvent de la réglementation provinciale.

[17] Le requérant invoque l'arrêt *Validity and Applicability of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R 529 (*Eastern Canada Stevedoring*) de la Cour suprême du Canada, au soutien de la proposition selon laquelle le travail des arrimeurs fait partie intégrante de la compétence fédérale en matière de navigation et de transports par eau. Il soutient que la sécurisation des pipelines pour le chargement de l'huile dans la cale à marchandises pour le transport maritime constitue une partie intégrante du transport maritime et est directement liée au chargement et au déchargement de navires utilisés pour le transport maritime. Selon les observations du requérant, le débardage comprend l'utilisation de la pompe pour transférer le produit vers le quai, le raccordement des tuyaux flexibles au pipeline et au navire, le remplissage de la cale du navire, le retrait, le nettoyage et le rembobinage des tuyaux flexibles, le nettoyage de la zone de travail ainsi que les opérations liées à l'amarrage du navire.

[18] Le requérant soutient que le chargement de cargaison, y compris de pétrole, constitue une activité de débardage. Il estime que le chargement d'ester éthylique sur les navires au Quai n° 9 se compare au chargement de suif (huile comestible), qui est exécuté par des débardeurs qui assemblent et raccordent les tuyaux flexibles nécessaires, relient la citerne du navire au réservoir de stockage, observent les opérations de pompage pour s'assurer qu'il n'y ait pas de déversement, ferment les valves et nettoient la zone concernée en cas de déversement et, lorsque l'opération est terminée, désassemblent et nettoient les tuyaux flexibles (voir *Re Halifax Longshoremen's Association, Local 269 et Halifax Employers Association*, décision de l'arbitre Darby, 3 septembre 1997).

[19] Le requérant fait aussi remarquer que, lorsque des chargements d'ester éthylique avaient lieu, Logistec embauchait des membres du syndicat pour effectuer les opérations liées à l'amarrage des navires.

[20] Le Conseil de l'AID demande que l'ordonnance d'accréditation par région géographique soit modifiée de façon à y inclure BT comme entrepreneur en débardage dans le port d'Halifax, rétroactivement au 16 octobre 2010.

### **B-Barrington Terminals**

[21] BT soutient qu'elle exploite des installations de réservoir d'entreposage de carburant en vrac et qu'elle ne se livre pas au transport maritime, de sorte que ses activités ne relèvent donc pas de la compétence fédérale. Elle déclare qu'elle n'a pas exécuté elle-même le travail faisant l'objet du litige et que celui-ci ne représente qu'une très petite proportion des activités de BT.

[22] BT estime que sa situation est comparable à celle d'International-Matex Tank Terminals (IMTT-Québec), un terminal public qui manipulait et entreposait du vrac liquide au port de Québec, au sujet duquel le Conseil a conclu qu'il n'exploitait pas activement une entreprise dans le secteur du débardage ( voir *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, 2005 CCRI 339).

[23] BT se fonde aussi sur la décision *Bayside Port Employers Association inc.*, 2004 CCRI 293 (*Bayside*), dans laquelle le Conseil a conclu que le travail effectué par Kingsco Transport ltée (Kingsco), une entreprise qui transportait des marchandises du quai jusqu'à une usine de transformation, ne constituait pas un lien essentiel dans le système de transport maritime et n'exploitait donc pas une entreprise dans le secteur du débardage. BT souligne que pour la plupart de ses clients les opérations de transport se font par camion, et non par navire.

[24] BT soutient qu'elle avait un contrat avec MBP pour entreposer le produit reçu d'ONC et que, lorsque MBP a décidé de transporter ce produit vers les navires qu'elle avait affrétés, elle a demandé l'assistance de BT. BT fait valoir qu'elle est régie par les *Petroleum Management Regulations* (NS

Reg. 44/2002) de la Nouvelle-Écosse et qu'en vertu des paragraphes 16(3) et 17(1) de ce règlement, elle devait recourir aux services d'un installateur accrédité pour effectuer le travail. BT a conclu une entente avec MBI et celle-ci a établi le meilleur moyen de procéder afin de se conformer au règlement. ITS a été retenue pour le contrat d'exécution des travaux en raison de sa connaissance des installations et des activités de BT et du fait qu'elle avait des installateurs certifiés au sein de son personnel. BT soutient que, à titre d'entrepreneur, elle n'exécutait pas d'activités de débarbage. À cet égard, BT invoque la décision *Services Maritimes Québec inc.*, 2006 CCRI 371, dans laquelle le Conseil a déclaré ce qui suit :

[75] Dès lors, si une entreprise a recours au transport maritime pour ses produits et que ceux-ci doivent être chargés et déchargés, il y aura, selon toute probabilité, une activité de débarbage en cours de route. Si c'est un sous-traitant qui exerce ces activités de chargement et de déchargement et qu'il est véritablement actif dans le secteur du débarbage, cela ne transforme pas pour autant l'entreprise cliente en employeur véritablement actif dans le secteur du débarbage. C'est le sous-traitant qui devrait alors probablement être visé par l'ordonnance d'accréditation par région géographique et non le client.

[25] BT maintient que la manutention d'ester éthylique requiert des compétences particulières et que les membres du Conseil de l'AID ne possèdent pas les compétences nécessaires ou le certificat de qualification pour manipuler ce produit. Elle prétend qu'il est possible d'effectuer une distinction avec le suif, que les membres du syndicat manutentionnent, en raison du type de produit, puisque le suif est grandement différent de l'ester éthylique et ne pose pas les mêmes dangers et risques. BT prétend qu'elle était justifiée de conclure un contrat avec ITS, car cette dernière possède des installateurs certifiés.

[26] BT soutient que le travail ne pouvait être dissocié de ses autres activités de façon à assujettir l'employeur au *Code*. Elle prétend que le fait qu'elle a effectué ce travail sans la main-d'oeuvre de l'AID ne pose pas une menace à la stabilité des relations de travail au port, puisque le travail en question relève d'une activité spécialisée et distincte, qui n'est pas fréquemment exercée. BT fait valoir qu'on devrait lui permettre de faire exécuter le travail de la manière la plus économique possible.

[27] BT demande le rejet de la demande présentée par le Conseil de l'AID.



### **C—La réplique du Conseil de l'AID**

[28] Le Conseil de l'AID fait une distinction par rapport à la décision *Société des Arrimeurs de Québec inc.* précitée, sur laquelle se fonde BT, du fait que IMTT effectuait le déchargement de vrac liquide directement dans un silo au moyen d'un tuyau étroit, ce qui ne nécessitait donc pas les nombreuses mesures intermédiaires mises en oeuvre en l'espèce, mesures que le syndicat affirme être du débardage. Le Conseil de l'AID prétend donc que la situation de BT n'est pas comparable à celle d'IMTT.

[29] Le requérant indique que si le travail effectué constituait du débardage, celui-ci est donc de la nature du débardage, peu importe qui effectue le travail ou pour qui le travail est effectué. Donc, lorsque BT a conclu une entente avec ITS pour effectuer les tâches nécessaires au chargement du produit de MBP sur un navire, BT se livrait à des activités de débardage. Le Conseil de l'AID a aussi souligné que lorsqu'il avait initialement désigné Wilsons comme l'employeur, cette dernière a indiqué que BT était l'intimée appropriée.

[30] Le Conseil de l'AID fait également valoir qu'il n'y a aucune réglementation qui oblige les personnes effectuant le chargement d'ester éthylique à détenir un certificat de qualification, comme le soutient BT. Il souligne qu'aucune installation ou modification n'a eu lieu au moment où le produit a été chargé sur le navire et que la seule obligation que conférait les *Petroleum Management Regulations* de la Nouvelle-Écosse était celle qui se trouve au paragraphe 9, nommément, que le transfert soit supervisé et qu'il y ait possibilité d'arrêter le transfert des fluides.

[31] Le requérant indique que le fait de permettre à BT d'effectuer du travail de débardage sans être assujettie à l'ordonnance d'accréditation par région géographique pourrait causer préjudice aux relations de travail, puisque n'importe qui pourrait prétendre que son produit est « spécial » et qu'il n'est donc pas visé par une accréditation par région géographique.

## V – Analyse et décision

[32] Dans l'arrêt *Eastern Canada Stevedoring*, le Juge Estey a déclaré ce qui suit :

Que le travail des débardeurs constitue une partie intégrante de cette exploitation semble découler du fait que ces lignes de transport par bateaux à vapeur s'occupent du transport de marchandises et du chargement et déchargement de celles-ci, ce qui semble être aussi nécessaire à l'exploitation efficace de ces lignes de transport que l'embarquement et le débarquement de passagers dont il était question dans l'arrêt *Winner*, précité. Le chargement constitue, par conséquent, une partie intégrante de l'exploitation de ces lignes de transport par bateaux à vapeur et est donc assujéti à la compétence législative du Parlement.

La conclusion qui précède est fondée sur l'interprétation de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*. Le fait que, sous le régime d'autres lois, les débardeurs n'ont pas toujours été considérés comme des marins et n'ont pas toujours eu un privilège maritime sur le navire à l'égard de leurs gages n'affecte en aucune façon la conclusion qui précède. Par contre, l'histoire nous fournit de l'aide en ce sens : le chargement et le déchargement de navires ont toujours été considérés comme faisant partie du devoir et de la responsabilité de l'armateur ou de l'affrèteur, et, en ce sens, cela nous aide à conclure que **le travail de déchargement et de chargement constitue une partie essentielle du transport de marchandises sur un navire**. *Lewis on Shipping; Busby c. Winchester...* Le fait qu'une partie du travail des débardeurs est exécuté à terre ainsi qu'à bord du navire n'affecte en rien la conclusion qui précède, puisque le travail qui est exécuté à terre constitue une partie aussi essentielle que celui qui est exécuté à bord du navire en ce qui concerne le chargement et le déchargement.

(pages 568-569; traduction; c'est nous qui soulignons)

[33] BT n'est pas dans une situation similaire à celle d'IMTT, telle que le Conseil l'a décrite dans *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, précitée. Dans cette affaire, IMTT avait eu recours à ses propres employés pour décharger la cargaison de vrac liquide d'un navire directement dans ses réservoirs d'entreposage, au moyen d'un pipeline déjà installé. Le Conseil a conclu que la seule tâche de raccorder le pipeline du navire à un réservoir d'entreposage situé sur le quai était incidente à l'activité principale d'entreposage d'IMTT, et que cette dernière n'était pas visée par une accréditation par région géographique. Dans la présente affaire, les tâches nécessaires consistaient en bien plus que le simple raccordement au navire d'un tuyau déjà installé. Les tuyaux flexibles devaient être assemblés, raccordés au pipeline qui partait du réservoir d'entreposage situé aux installations de BT et au navire; la circulation des fluides devait être surveillée et les tuyaux flexibles ainsi que le pipeline devaient être nettoyés à la fin de l'opération. Dans la présente affaire, les activités supplémentaires exécutées selon les instructions de BT pour effectuer le chargement de l'ester éthylique sur les navires constituent manifestement du débordage.

[34] Dans l'affaire *Bayside*, le syndicat avait consenti à soustraire certaines cargaisons de vrac (gypse ou ses substituts, sable et gravier) de la portée d'une ordonnance d'accréditation par région géographique rendue en 1997. En 2003, le syndicat a demandé que l'ordonnance soit modifiée de façon à y inclure le travail de débardage lié à la manutention de cargaisons de vrac. Bien que le Conseil ait étendu la portée de l'ordonnance d'accréditation par région géographique afin d'y inclure la cargaison de vrac, elle a conclu que les activités d'une entreprise, soit Kingsco, ne constituaient pas du débardage, puisque ce travail n'était pas intégré à une activité maritime continue. Plus précisément, le gypse appartenant à Westroc inc. a été déchargé sur le quai à partir d'un navire à auto-déchargement et, au cours des deux à trois semaines suivant le déchargement, Kingsco transportait le gypse à partir du quai jusqu'à une usine de transformation située un peu plus loin. Dans ces circonstances, le Conseil a conclu que le transport du gypse par camion ne constituait pas une partie intégrante du transport maritime et que Kingsco n'exerçait donc pas des activités de débardage. Le travail effectué par Kingsco n'était pas lié au chargement et au déchargement du navire, mais plutôt à la destination finale d'un produit qui avait déjà été déchargé. Les activités de Kingsco se distinguent clairement de celles de BT, qui ne faisait que transporter l'ester éthylique au quai lorsque le navire était prêt à être chargé. Puisque le transport du produit à partir du réservoir d'entreposage à ce moment précis était manifestement lié au chargement du navire, il constitue donc une partie du transport maritime.

[35] Les faits de la présente affaire sont plus comparables à ceux qui faisaient l'objet du litige dans *Maritime Employers Association*, 2011 CCRI 581. Dans cette affaire, Waterford Crushing and Screening ltée (Waterford) était l'une des nombreuses entreprises qui effectuait des travaux en vertu d'un contrat avec US Steel à Hamilton (Ontario). Lorsqu'elle était avisée qu'un navire devait être chargé, Waterford avait recours à ses propres employés, qui n'étaient pas des membres de l'AID, pour faire fonctionner des chariots élévateur frontal, sous la supervision d'un contremaître de Waterford, pour transporter des agrégats à partir d'un amas situé sur le quai ou tout près jusqu'au bas d'un convoyeur et les verser dans une trémie raccordée à un convoyeur. Waterford fournissait aussi le convoyeur ainsi qu'un employé pour le faire fonctionner, en vertu d'un contrat avec Great Lakes Stevedoring ltée (GLS). Le produit était transporté au bateau par convoyeur, où GLS avait recours aux services de deux membres de l'AID pour procéder au chargement sur le navire par les écouilles. L'ensemble du travail était supervisé par GLS.

[36] Lorsqu'il est venu à la conclusion que Waterford était un employeur dans le secteur du débardage, le Conseil a énoncé ce qui suit :

[23] Le Conseil a expliqué en détail le fondement de la compétence fédérale à l'égard du débardage dans la décision *Société des Arrimeurs de Québec inc.*, 2009 CCRI 451, aux paragraphes 199 à 211. En résumé, la compétence fédérale à l'égard du débardage ne découle pas d'un chef de compétence fédéral indépendant, mais plutôt du fait que cette activité est nécessairement accessoire au transport maritime (voir l'arrêt *Validity and Applicability of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act*, [1955] S.C.R. 529). Bien qu'il soit généralement admis que le débardage consiste au chargement et au déchargement de navires, la question de savoir où ces activités commencent et prennent fin a fait l'objet d'une jurisprudence abondante. La Cour d'appel fédérale a fourni quelques indications à ce sujet dans l'arrêt *Cargill Grain Co., division Gagnon et Boucher c. Assoc. internationale des débardeurs, local 1739*, [1983] A.C.F. no 948 :

26 ... Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente du transport par mer, il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement. **À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débardage, et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire...**

(c'est nous qui soulignons)

[24] En appliquant ce critère à la présente espèce, le Conseil doit conclure que le fait de ramasser des marchandises dans une réserve, de les déplacer et de les décharger dans une trémie rattachée à un convoyeur, puis de les transporter sur un navire afin qu'elles puissent finalement être livrées à leur destinataire fait partie d'un continuum qui est non seulement nécessaire, mais essentiel à la réalisation des activités de transport maritime. Par conséquent, le Conseil conclut que, dans la mesure où Waterford fait ces travaux sur le site de US Steel Canada, elle mène des activités de débardage au sens du *Code*.

[37] Au vu des faits de la présente affaire, le Conseil conclut que les chargements d'ester éthylique effectués par BT, à partir de ses réservoirs d'entreposage jusqu'au navire sur le Quai n° 9, qui ont eu lieu sous la direction de BT le 16 octobre 2010, le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et les 13 et 14 septembre 2011, constituaient du travail de débardage. Le travail en question ne devient pas autre chose que du débardage simplement en raison de la nature du produit, ou parce qu'il a été exécuté par un sous-traitant n'effectuant généralement pas de débardage.

[38] Bien que le Conseil ait conclu que le travail en question constituait du débardage et que celui-ci soit par conséquent assujéti à l'accréditation par région géographique du Conseil de l'AID, il ne

s'ensuit pas nécessairement que BT oeuvre dans le secteur du débardage et qu'elle doit devenir membre de l'AEH. Selon la preuve présentée au Conseil, BT n'a pas effectué le travail elle-même, mais a retenu les services de sous-traitants pour procéder aux activités nécessaires. L'erreur de BT était d'avoir eu recours à un sous-traitant qui n'était pas membre de l'AEH pour effectuer le travail de débardage visé par l'accréditation par région géographique du Conseil de l'AID.

[39] Il pourrait y avoir un certain bien-fondé à la prétention de BT voulant que les *Petroleum Management Regulations* de la Nouvelle-Écosse l'obligeaient à recourir aux services d'un installateur certifié pour reconfigurer le pipeline afin que celui-ci soit bidirectionnel au début du mois de septembre 2010, ainsi que pour exécuter les autres travaux « d'infrastructure » qui ont eu lieu en décembre 2010. Cependant, comme le souligne le Conseil de l'AID, aucune installation ou modification n'a eu lieu au moment du chargement du navire. Même si les employés d'ITS qui ont effectué le travail d'installation pouvaient avoir les compétences requises pour raccorder les tuyaux flexibles, cela ne faisait pas en sorte qu'ils avaient le droit d'exécuter des tâches de débardage qui sont assujetties à l'accréditation par région géographique du syndicat.

[40] Le Conseil conclut que l'argument de BT voulant que les membres du Conseil de l'AID ne soient pas qualifiés pour exécuter le travail de chargement de l'ester éthylique sur les navires est sans fondement. Aucun élément de preuve ne démontre que BT se soit enquis auprès de l'AEH ou de l'une ou l'autre de ses entreprises membres avant de retenir les services d'ITS pour effectuer le travail au sujet duquel le Conseil conclut qu'il s'agit de débardage. Cependant, même si le Conseil fait erreur en ce qui concerne les exigences réglementaires, il était loisible à BT de retenir les services d'un installateur certifié pour superviser le processus mis en oeuvre par des débardeurs, tout comme elle a retenu les services de MBI pour la conseiller quant au processus de chargement. Pour s'assurer qu'il n'y ait aucune confusion à l'avenir, le Conseil suggère que le Conseil de l'AID travaille en collaboration avec l'AEH pour déterminer si une compétence particulière ou un certificat de qualification est nécessaire pour traiter ce produit et, le cas échéant, s'assurer qu'un nombre adéquat de membres du Conseil de l'AID ont les compétences nécessaires pour effectuer le travail.

[41] Le Conseil ordonne que, dans l'éventualité où BT participe au chargement de ce produit, ou de



tout autre produit pétrolier, sur des navires dans le futur, cette dernière devra recourir aux services de débardeurs travaillant pour une entreprise membre de l'AEH et, par conséquent, assujettie à l'accréditation par région géographique pour le port d'Halifax détenue par l'AID. Le Conseil refuse d'accorder une mesure de redressement rétroactive pour la violation à l'ordonnance d'accréditation par région géographique du syndicat, car aucune preuve n'a établi que le syndicat ou ses membres ont subi des dommages en raison de la violation.

[42] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

*Traduction*

Elizabeth MacPherson  
Présidente

Daniel Charbonneau  
Membre

André Lecavalier  
Membre